

Економіка, організація і управління підприємствами, галузями, комплексами
(промисловості, АПК і сільського господарства, будівництва, транспорту,
зв'язку та інформатики, сфери послуг)

Власенко Д.О.

*завідувач кафедри економіки і управління
Конопського інституту Сумського державного університету
м.Коноп, Україна*

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ВИЗНАЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Різноманіття суб'єктів ринкової економіки вимагає створення простої, зрозумілої та загальноприйнятої шкали, яка дозволить оцінювати динаміку їх розвитку, оскільки не завжди легко встановити, який із цих станів підприємства можливо визнати стійким і в якій мірі ці стани стійкі. Вирішення такого завдання призвело до розробки великої кількості методик рейтингових оцінок, які представляють на ринок рейтингові агентства. Складання рейтингів є об'єктивною необхідністю, тому що вони являють собою важливий інформаційний засіб, інструмент встановлення та підтримки ділових відносин у межах господарської діяльності, регулювання ділового спілкування. Більшість рейтингових агентств в Україні та за кордоном будують свої рейтинги на комплексному взаємозв'язку інвестиційного ризику та потенціалу [1,с. 63].

На нашу думку, цей підхід у масштабах регіонів і країн є досить вірним методичним інструментом. Тим більше, що до кожного критерію, який входить до складу інвестиційного ризику та потенціалу, включено досить багато показників [3,с.28]. Для великих підприємств і організацій такі оцінки в сукупності з оцінками власних аналітичних підрозділів також можуть використовуватись для прийняття довгострокових управлінських рішень.

За допомогою розробки таких методик з'являється можливість виділяти групи підприємств, у яких об'єкти досить близькі один до одного за певним набором характеристик [5,с.44]. У ці класи включаються оцінки тенденцій очікуваної зміни стану суб'єктів, оцінка впливу майбутніх змін на відносини суб'єкта з партнерами. Виділені групи стану підприємств є основою для створення шкали рейтингу, яка є кінцевим продуктом перетворення вихідної інформації в рейтингову оцінку [6,с.76].

Аналіз існуючих рейтингів показав, що в межах окремих галузей складання рейтингів також різниться. Безумовно, вірним є особлива увага до складання рейтингів у таких галузях, як нафтогазова, вуглевидобувна промисловість, де фінансові втрати інвесторів у випадку невдалого вкладення грошей будуть особливо великі. Та й віддача в таких галузях теж досить велика.

На жаль, для більшості підприємств і організацій в сучасній Україні, в інших галузях економіки (за винятком великих концернів і підприємств) така методика є непридатною, особливо для підприємств автомобільного транспорту, оскільки статистику такого обсягу досить важко зібрати навіть у межах одного підприємства. Тут слід зазначити, що важливою складовою для складання будь-якого рейтингу є рівень відкритості та доступності інформації про стан об'єкта.

Нами пропонується наступна методика оцінки інвестиційного потенціалу підприємства, що включає дослідження та оцінку наступних категорій: фінансовий стан підприємства; рівень боргового навантаження; ринкові позиції; динаміка розвитку; рівень менеджменту. Причому в методиці пропонується враховувати, що склад показників для розрахунків кожної категорії інвестиційного потенціалу АТП може змінюватись.

Фінансовий стан АТП пропонується оцінювати шляхом розрахунків наступних показників: структура доходів і витрат; динаміка прибутку; коефіцієнт фінансової незалежності; коефіцієнт забезпеченості власними обіговими коштами; рентабельність перевезень; коефіцієнт оборотності

дебіторської та кредиторської заборгованості; співвідношення дебіторської та кредиторської заборгованості; коефіцієнт реального майна та інші.

Рівень боргового навантаження пропонується оцінювати за допомогою наступних показників: рівень кредитоспроможності; коефіцієнт покриття зобов'язань власними коштами; відношення обсягу боргу до грошового потоку; частка позикових коштів у структурі балансу; коефіцієнт поточної ліквідності; структура боргових зобов'язань; рівень податкового тягаря; коефіцієнт простроченої заборгованості тощо.

Оцінка ринкової позиції підприємства здійснюється за допомогою наступних показників: якість послуг; попит на послуги з перевезень; частка підприємства на ринку; рівень конкуренції.

Динаміка розвитку АТП характеризується такими показниками, як темп зростання витрат підприємства; темп зростання доходів підприємства; динаміка основних фінансових і виробничих показників та інших.

Рівень менеджменту пропонується оцінити за допомогою наступних критеріїв: структура власників; якість управлінського персоналу та рівень його підготовки; рівень зносу основних засобів; частота виплачуваних дивідендів; темп зростання прибутку; виконання місії підприємства.

Завершальним етапом рейтингової оцінки інвестиційної привабливості є розробка рейтингової шкали, що представляє собою впорядковане перерахування можливих груп оцінок фінансових і виробничих станів суб'єкта. Рейтингова шкала обмежується не дуже великою, зручною для користувача кількістю класів, у яких проводиться деталізація за більш дрібними рівнями, а також вказуються очікувані тенденції зміни тих або інших боків діяльності суб'єкта на перспективу.

У запропонованій методиці, після розрахунків інвестиційного потенціалу, АТП можна віднести до однієї із чотирьох груп інвестиційної привабливості. Група А – стан АТП стабільний в такому ступені, що навіть можливі зміни макроекономічної ситуації не вплинуть на його платоспроможність, кредитоспроможність, інвестиційну привабливість. Вкладені інвестиційні

ресурси перебувають у найбільшій безпеці та принесуть той прибуток, який допускається існуючими ставками. Ризик вкладень мінімальний.

Група Б – стан АТП стабільний, короткострокова платоспроможність поза небезпекою, але при зміні зовнішніх економічних умов можуть виникати ризики, тобто стан залежить від зовнішніх умов. Це можуть бути зміни економічної кон'юнктури, стану попиту та пропозиції, законодавства та інших умов, на які суб'єкт не може впливати, але сам від них залежить. Інвестиційний ризик існує або може виникнути.

Група В – стан АТП недостатньо стабільний, короткострокова платоспроможність викликає сумніви, існує залежність (тією чи іншою мірою) від зміни зовнішніх економічних умов. Вкладати інвестиційні ресурси небезпечно, ризик втрати існує або може підсилитись.

Група Г – стан АТП небезпечний та нестабільний, платоспроможність не забезпечена, ризик втрат або затримок платежів тією чи іншою мірою практично неминучий. Вкладати сюди гроші було б нерозумно. Запропонована методика не претендує на наукову сенсацію. У сучасній літературі[1-6] існує багато різних аналогічних методик, але відмінність запропонованої полягає в тому, що показники, які включаються до неї, враховують галузеву специфіку автотранспортних підприємств.

Література:

1. Абрамов, С.И. Инвестирование [Текст] / С.И. Абрамов. – М.: Центр экономики и маркетинга, 2000. – 440 с.
2. Балбеков, А.И. Инвестиционная стратегия предприятия [Текст] / А.И. Балбеков. – Воронеж: ООО Сатурн, 2004. – 111 с.
3. Бланк, И.А. Основы инвестиционного менеджмента [Текст] / И.А. Бланк. – К.: Эльга-Н, Ника-Центр, 2001. – 188 с.
4. Кузнецов, Б.Т. Управление инвестициями [Текст]: учебное пособие / Б.Т. Кузнецов. – М.: ООО фирма «Благовест - В», 2004. – 200 с.
5. Старик, Д.Э. Как рассчитать эффективность инвестиций [Текст] / Д. Э. Старик. – М.: АО "Финстатинформ", 1996. – 92 с.

6. Стешин, А.И. Оценка коммерческой состоятельности инвестиционного проекта [Текст] / А.И. Стешин. – М.: Издательско-консультационная компания "Статус-кво 97", 2001. – 280 с.

Власенко, Д.О. Теоретичні основи визначення інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств [Текст] / Д.О. Власенко // Сучасні проблеми інвестиційної діяльності в Україні: збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції (18-19 січня 2013 р., м.Київ). - Київ: ГО "КЕНЦ", 2013. - Ч.1. - С. 54-56.